IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 242)
z dnia 15 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 242)

15 listopada 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat problemów firm producenckich i wykonawczych wobec braku finansowania inwestycji kolejowych i braku wyższej waloryzacji zawartych kontraktów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Arnold Bresch** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Wojciech Zabłocki** pełnomocnik zarządu ds. inwestycji PKP S.A., **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Leszczyński** prezes grupy Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów" Sp. z o.o., **Marita Szustak** prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Andrzej Łuszpak** prezes zarządu Wytwórni Podkładów Strunobetonowych STRUNBET sp. z o.o. w Bogułowicach, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Artur Marcinkiewicz** prezes zarządu Zakładów Automatyki Kombud S.A., **Artur Szumisz** prezes zarządu TRAKCJA S.A., **Dariusz Terlecki** prezes zarządu Wytwórni Podkładów Strunobetonowych S.A. w Mirosławiu, **Krzysztof Niemiec** wiceprezes zarządu Track Tec S.A., **Grzegorz Lang** dyrektor ds. prawnych Federacji Przedsiębiorców Polskich, **Maciej Olek** dyrektor budownictwa kolejowego Budimex, **Jerzy Szot** dyrektor ds. realizacji inwestycji MGGP S.A., **Andrzej Śliwiński** dyrektor budownictwa kolejowego STRABAG Sp. z o.o., **Jarosław Lubowicki** przedstawiciel Siemiens Mobility Sp. z o.o., **Sławomir Nalewajka** przedstawiciel Krakowskich Zakładów Automatyki S.A. oraz **Andrzej Wach** prokurent PORR S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat problemów firm producenckich i wykonawczych wobec braku finansowania inwestycji kolejowych i braku wyższej waloryzacji zawartych kontraktów. Informację przedstawia minister infrastruktury. Miał przedstawiać również minister finansów, ale ku memu zaskoczeniu stwierdził, że nie jest właściwym resortem do tego, aby przedstawiać tę informację. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, w związku z czym przystępujemy do jego realizacji.

W takim razie proszę pana ministra infrastruktury, Andrzeja Bittela, o przedstawienie informacji. Pan minister zagai. Nie ma ministra finansów, więc będzie pan reprezentował dwa resorty.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście nie mam upoważnienia do tego, żeby reprezentować ministra finansów. Ostatnio ktoś życzył mi, czy podzielił się tym, że zostanę ministrem finansów, ale to zdarzenie nie wykonało się. Wydaje mi się więc, że jeśli chodzi o kwestię problemów firm producenckich i wykonawczych, w ten temat najlepiej wprowadziłaby Wysoką Komisję branża.

W ramach wprowadzenia ze swojej strony mogę powiedzieć, że rząd, który mam zaszczyt reprezentować, od samego początku prowadzi z branżą dialog, przywrócił ten dialog. Dialog został nawiązany na poziomie Ministerstwa Infrastruktury w ramach grup eksperckich właściwych i dla sektora drogowego, i dla sektora kolejowego, jak również w ramach forum inwestycyjnego realizowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe i w ramach współpracy dwustronnej, bieżącej, która opiera się na poszanowaniu interesów, wyważaniu ryzyk. Efektem tego jest choćby umowa wzorcowa, wprawdzie ustalona nie tak dawno, ale jednak, w ramach sektora kolejowego, dzięki czemu, wydaje mi się, na tym poziomie z całą pewnością należy powiedzieć, że jest współpraca.

Oczywiście sytuacja, w której znajdujemy się od dłuższego czasu, najpierw pandemia koronawirusa, teraz wojna na Ukrainie z całą pewnością nie sprzyjają, utrudniają jasną perspektywę co do rozwoju sektora budowlanego, w szczególności kolejowego, choć jestem zdania i w tym zakresie jestem przekonany, że wspólnym wysiłkiem zrealizujemy Krajowy Program Kolejowy, który obowiązuje w tej chwili, 76 mld zł, i będziemy realizowali program Kolej Plus, 13 mld zł. Teraz jest czas, kiedy podpisywane są umowy między wnioskodawcami a PKP PLK, w konsekwencji których będą ogłoszone postępowania przetargowe na realizację, mam nadzieję, 34 zadań. Jeszcze nie wszystkie samorządy zdecydowały się podpisać taką umowę. Czekamy z wielką nadzieją, że nastąpi to w krótkim czasie.

Realizujemy program przystankowy. On jest oczywiście mniejszy, bo to 1 mld zł. To są działania bieżące.

Te dwa zdarzenia: pandemia i wojna na Ukrainie, wprowadziły na rynku wzrosty cen, różnice itd. Deklaruję tutaj, tak jak deklarowałem branży już po wielokroć, że w ramach aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego przeprowadzimy działania związane z waloryzacją kontraktów. Te kontrakty, które są zawierane po stosownych opiniach, decyzjach i zmianach prawa – nie będę tego długo rozwijał – już są z 10-procentową waloryzacją. To z całą pewnością. Oczywiście są kontrakty, które są w trakcie realizacji. Nie miały wyższej klauzuli. Musimy znaleźć środki finansowe na różnicę pomiędzy waloryzacją 5-procentową a 10-procentową. Poszukujemy takich środków w ramach aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego.

Jestem też przekonany, że po tym, jak został przyjęty program operacyjny FEnIKS, w niedługim czasie również zatwierdzimy czy przeprowadzimy procedury związane z nowym programem kolejowym. Deklarowałem branży sumę, która jest dla mnie docelowa. Tutaj, w Sejmie, na posiedzeniu Komisji tego nie powtórzę, bo nie mam takiej pewności. Zresztą deklarując to branży, również nie miałem pewności, jaka to będzie wysokość. Trwa twarda dyskusja w tym zakresie, ale będziemy starali się, aby Krajowy Program Kolejowy był lepszy niż ten, który został przyjęty w 2015 r. To jest cel, który stawiam sobie do realizacji.

Nie wiem, cóż jeszcze mógłbym powiedzieć Wysokiej Komisji. Myślę, że trzeba oddać głos przedstawicielom branży. Z całą pewnością nie chciałbym mówić za branżę w zakresie tematu posiedzenia Komisji. Jesteśmy w stałym kontakcie i wymieniamy między sobą informacje. Liczę na ciekawe wnioski i konkretną dyskusję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pierwszy do głosu zgłosił się pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym powiedzieć tak. Z jednej strony jako branża jesteśmy zaskoczeni, że Ministerstwo Finansów nie raczyło się pofatygować nawet na posiedzenie sejmowej Komisji. Z drugiej strony nie jesteśmy zaskoczeni, bo od lutego 2021 r. piszemy m.in. do ministra finansów w sprawie, wydawałoby

się, właściwości tego resortu, jaką są kwestie finansowania inwestycji. Cały czas otrzymujemy odpowiedzi, że nie, że to inny resort. Skoro tak, rozumiem, że pan minister Bittel może wrócić do ministerstwa i zarządzić emisję obligacji 20 mld zł na rzecz Funduszu Kolejowego, nie musi pytać ministra finansów, albo przy wszystkich przetargach, które od wielu miesięcy tkwią z gwiazdkami, bo nie ma potwierdzenia finansowania, możemy wymazać sobie te gwiazdki, skoro minister finansów nie ma tutaj nic do rzeczy.

Absolutnie jesteśmy tu po jednej stronie. Mówię o rynku, Ministerstwie Infrastruktury i PKP PLK. Myślę, że przez wiele miesięcy zawarliśmy pewnego rodzaju układ, że nie dopuścimy do tego, żeby powtórzył się dołek inwestycyjny pomiędzy perspektywami. Ze strony resortu, PKP PLK to słowo jest dotrzymane, bo mamy szuflady pełne dokumentacji, więc można by organizować przetargi. Jak mówię, są one organizowane, są ogłaszane, ale ze względu na brak finansowania nie mogą ruszyć do przodu. Niestety w tej chwili dołek finansowy jest naszą rzeczywistością.

Nie musimy powtarzać tego, że jeżeli mamy taką huśtawkę i nie ma równomiernie zaplanowanych przetargów, a pieniądze nie trafiają na rynek, to mamy walkę na ceny między firmami i potem są rozmaitego rodzaju zaburzenia na rynku, problemy z realizacją kontraktów. Wydawało nam się, że do tego nie dopuścimy, ale taka perspektywa niestety już nas zastała.

Alarmowaliśmy w ubiegłym roku, który, o ironio, był Europejskim Rokiem Kolei, że to nie jest czcza gadanina, tylko zaczęło się od firm, które produkują na rzecz kolei. Koledzy, którzy są prezesami firm wykonawczych i producenckich, będą oczywiście mogli tutaj powiedzieć, jak ta sytuacja się rozwinęła. Podejrzewam, że rozwinęła się na niekorzyść, ale pamiętam, że chociażby w marcu ubiegłego roku, kiedy zwolnionych zostało już 500 osób, podawaliśmy dwa sektory: produkcja płyt peronowych spadła do 25% potencjału, rozjazdy do 40%.

Tak naprawdę domagamy się równego traktowania, jeżeli branża kolejowa idzie z branżą drogową, bo kiedy na któreś tam pismo wysłane do ministra finansów raczył odpisać nawet nie wiceminister, tylko jakiś dyrektor departamentu… Przepraszam, że mówię „jakiś”, ale branża to kilkaset firm, kilkaset tysięcy zatrudnionych, 15% PKB, więc myślę, że takie lekceważenie jest niedopuszczalne.

Przede wszystkim chcieliśmy więc, i chcemy, być traktowani jak branża drogowa. Kiedy z tego pisma wynikało, że, znów, finanse to nie jest właściwość ministra finansów, równocześnie… Nie mamy nic do branży drogowej. Zresztą wiele firm pracuje na rynku i tutaj, i tutaj, ale kiedy nie było pieniędzy dla kolei, do konsultacji trafił nowy program budowy dróg o wartości prawie 300 mld zł. Nie muszę więc mówić, jaka była reakcja ze strony rynku kolejowego.

Przede wszystkim walczymy o dwie rzeczy. To po pierwsze, właśnie wspomniana przez ministra Bittela waloryzacja kontraktów starszych, które były podpisywane przed wybuchem wojny z 5-procentową czy bez klauzuli waloryzacyjnej. Jeżeli idzie o generalną dyrekcję, ponad 2,7 mld zł znalazło się bez problemów i chyba wszystkie aneksy z tymi firmami zostały już podpisane.

Druga rzecz też różni kolej od branży drogowej. Ponieważ wiemy, że są problemy z Krajowym Planem Odbudowy, gdzie ok. 12 mld zł czeka na infrastrukturę kolejową, proponowaliśmy czy domagaliśmy się tego, żeby był jakiś przejściowy mechanizm finansowania inwestycji. Chodziło oczywiście o środki krajowe. Krajowy Fundusz Drogowy… Wydrukowałem sobie aktualny stan zadłużenia: 60 209 mln zł. My mówimy o 8–10 mld zł.

Ustawa o Funduszu Kolejowym, art. 5, absolutnie pozwala zaciągnąć takie zobowiązania, czy to kredyty, czy to pożyczki Banku Gospodarstwa Krajowego, czy to emisje obligacji. Wiemy, że ze strony Ministerstwa Finansów nie ma zgody na jakąkolwiek inną formę finansowania tych inwestycji, dlatego liczyliśmy, że ktoś jednak pojawi się i będziemy mogli zapytać, dlaczego to tyle już trwa, dlaczego firmy muszą zwalniać pracowników, a zaraz będą zwalniać firmy, realizujące te inwestycje.

Kończąc, powiem, że coraz częściej mówimy o odbudowie Ukrainy, o tym, że to jest też szansa dla polskich firm, czy producenckich (tabor), czy firm realizujących inwestycje, tylko że obawiam się, że zaraz niestety to nasz rynek trzeba będzie odbudowywać w części kolejowej, bo niestety stoimy w miejscu i zamiast likwidować zaległości, które

przecież cały czas są obecne na sieci kolejowej, jest niestety tak, że wszystko to stoi ze względu na, jak powiedziałem na początku, brak finansowania. W związku z tym jeżeli to jest sprawa, która nie dotyczy ministra finansów, to nie wiemy, kto odpowiada za finanse w naszym kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak:

Dzień dobry państwu. Marita Szustak, jestem prezesem Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, reprezentuję prawie 80 firm z pełnego sektora wykonawcy. To usługodawcy, producenci, właściciele wagonów, spedycja i przewoźnicy kolejowi.

Jak państwo widzą, przyszliśmy tu w dość dużym gronie, ponieważ problem, przed którym stoimy, jest bardzo duży. W pełni podpisuję się pod tym, co powiedział Adrian Furgalski. Absolutnie stoimy po jednej stronie z Ministerstwem Infrastruktury, a także Polskimi Liniami Kolejowymi. Potwierdzamy, że współpraca i dialog są od lat na wysokim poziomie i dialog ten jest systematyczny, niemniej jednak też wyrażę swoje zdziwienie brakiem przedstawicieli Ministerstwa Finansów.

Jak mówił Adrian, w zeszłym roku pisaliśmy kilkukrotnie, bo już widzieliśmy, że robi się problem, że kolej kolejny raz jest zakładnikiem środków z Unii Europejskiej. Myślę, że tym, co jest historyczne, a pracuję w tej branży 27 lat, jest to, że pierwszy raz są projekty, a nie ma finansowania tych projektów. Zawsze było odwrotnie: przychodziły pieniądze, a my zastanawialiśmy się, na co wydać. Polskie Linie Kolejowe wiedzą, na co wydać te pieniądze. Są przygotowane.

Natomiast ciągle słyszymy o braku finansowania. Napisaliśmy do ministra o pilne stworzenie przejściowego mechanizmu zapewnienia finansowania kolejowych projektów infrastrukturalnych tak, żeby umożliwić PLK ogłaszanie i podpisywanie umów. Tak jak mówił Adrian, póki co, wszystkie przetargi są nierozstrzygane, nawet jeśli są w fazie poaukcyjnej, mają tę słynną gwiazdkę. Jako przedsiębiorcy nie możemy naszym pracownikom postawić gwiazdki i powiedzieć, że dostaną wypłaty, jeśli firma będzie miała finansowanie.

To samo dotyczy waloryzacji. Waloryzacja jest dla nas o tyle niezrozumiała, że jest to ten sam resort, to samo ministerstwo, a jest tak różne traktowanie sektora drogowego i kolejowego. Jak już zostało powiedziane, generalna dyrekcja w zasadzie zakończyła proces podpisywania aneksów. Z tego, co wiem, Polskie Linie Kolejowe też są gotowe z aneksami, projektami, ale wiadomo, że nie ma na to finansowania.

Nie chcemy przywilejów. Chcemy tylko być tak samo traktowani. Od wielu lat domagamy się reformy Funduszu Kolejowego i wprowadzenia analogicznych do drogownictwa instrumentów elastycznego finansowania, tak jak ma to Krajowy Fundusz Drogowy, niestety bezskutecznie. Myślę, że jeśli mówimy o priorytecie kolei, o zielonym ładzie, to jednak czekamy, kiedy wpływy z opłaty paliwowej będą zasilały przynajmniej po równo obydwa te fundusze. Stawiamy tylko takie pytanie. Nie pytamy już, kiedy i czy będzie waloryzacja na kontraktach kolejowych, tylko dlaczego nie może być waloryzacji na kolei, dlaczego na kolei nigdy nie ma pieniędzy.

Nie chciałabym zabierać czasu, ponieważ są tu licznie przedstawiciele firm, którzy naprawdę stoją przed poważnymi decyzjami. Wystarczy przeczytać kilka wypowiedzi moich kolegów. Jeśli chodzi o producentów, chyba są na etapie gaszenia świateł w swoich fabrykach. Myślę, że potencjał, który odpłynąłby z rynku, jest w zasadzie nie do odtworzenia w krótkim okresie. Podobnie jest w firmach wykonawczych, gdzie kontrakty, które realizują w ramach aktualnej perspektywy, to kontrakty, które skończą się w połowie przyszłego roku, bo zostaje jeszcze certyfikacja, żeby projekty zakończyć.

Co dalej? Pod kątem potencjału wykonawczego, potencjału sprzętowego firmy są przygotowane do realizowania kontraktów rok do roku na poziomie 10–12 mld zł, tak jak było zapowiadane, że już dołek inwestycyjny się nie powtórzy. Myślę, że branża stoi przed bardzo poważnymi decyzjami, dlatego bardzo żałuję, że nie ma tu przedstawicieli Ministerstwa Finansów. Jeśli mówimy o tym, że nie ma pieniędzy na kolej, to powtórzę za Adrianem, kto za te środki finansowe odpowiada?

Chciałabym oddać też głos moim kolegom, którzy reprezentują całą branżę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze zanim udzielę głosu, po konsultacji z panią przewodniczącą i z panem przewodniczącym, powiem że brak obecności przedstawiciela ministra finansów przy jednoczesnym wspólnym głosie strony społecznej i resortu sprawia, że trudno, żebyśmy kontynuowali tę dyskusję, bowiem cały czas będą państwo podawali te same argumenty, które są zbieżne z argumentami ministra infrastruktury. W pełni rozumiem ministra infrastruktury. Nawet przy najlepszych chęciach i najlepiej przygotowanych projektach bez wskazania możliwości źródeł finansowania trudno cokolwiek ruszyć.

Zobowiązuję się więc do tego, że odbędę rozmowę z panią Rzeczkowską, panią minister finansów, celem ponownego zwołania Komisji Infrastruktury z udziałem przedstawicieli ministra finansów, bo jak doskonale widzimy tu wasze głosy, współpraca między stroną społeczną a MI jest poprawna. Pewnie zawsze mogłaby być lepsza, ale wiadomo, że bez pieniędzy będzie trudno.

Żeby więc nie powielać argumentów, zobowiązuję się i zobowiązujemy się do tego, że jeszcze odbędziemy posiedzenie Komisji Infrastruktury z udziałem ministra finansów celem udzielenia odpowiedzi na zasadne pytania, na które minister Bittel, jak mniemam, nie jest w stanie udzielić odpowiedzi.

Pan poseł Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zabrać głos w tej samej sprawie, o której pan powiedział.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Aha, serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo.

Prezes Grupy Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” Sp. z o.o. Rafał Leszczyński:

Nazywam się Rafał Leszczyński. Jestem prezesem grupy kapitałowej KZN „Bieżanów”, jednocześnie członkiem zarządu Izby Gospodarstwa Transportu Lądowego odpowiedzialnym za sytuację producentów.

Jeżeli mogę państwa prosić… Pukamy już od dwóch lat. Tak naprawdę kryzys u producentów zaczął się pod koniec – a dla niektórych w połowie – 2020 r. Moim zdaniem sytuacja zbliża się z bardzo trudnej do dosyć dramatycznej i w pierwszym czy drugim kwartale przyszłego roku to nie będą zwolnienia w setkach, tylko w tysiącach. Będą likwidacje firm. Ze swojej strony proszę po prostu, żeby na terminy zwoływania rozmowy i intensywności prac patrzeć jednak pod tym kątem, że zbliżamy się albo do ściany, albo do przepaści, w zależności od tego, jaką kto ma perspektywę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Tak, to już wybrzmiało zarówno w wypowiedzi pana prezesa Furgalskiego, jak i pani prezes. Na zakończenie jeszcze pan minister Bittel. Zobowiązuję się, że dzisiaj zadzwonię do pani minister Rzeczkowskiej i poproszę, aby przedstawiciel ministra finansów jednak zechciał podjąć dialog, żeby posiedzenie Komisji miało jakiś cel i skończyło się jakąś konkluzją, a nie wylaniem słusznych żali. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Oczywiście sytuacja nie jest łatwa. Trzeba też sobie powiedzieć, że w tym momencie chcielibyśmy mieć jak najdłuższą perspektywę dla realizacji kontraktów. Pracujemy nad pewną perspektywą z Ministerstwem Finansów, ale nie tylko z MF, bo i z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, ze wsparciem Centrum Unijnych Projektów Transportowych, bo dzisiaj obecni są też PKP PLK. W tej chwili, w trakcie realizacji znajduje się 40 mld zł. Do tego trzeba dołożyć rozpędzający się Program Kolej Plus, gdzie Ministerstwo Finansów znalazło środki i na początek tego programu, i na rozwinięcie.

Chciałbym też powiedzieć, że w mojej ocenie MF jest bardzo przychylne realizowaniu inwestycji, także kolejowych. Tak to oceniam. Rzeczywiście zawsze mogłoby być bardziej hojne, to jest jasne, i wtedy miałbym łatwiej, chociażby na takim posiedzeniu Komisji jak dzisiaj, bo może by się nie odbywało.

Proszę też pamiętać, że są ogłoszone postępowania z CEF-u. Mają zapewnione dofinansowanie, to jest ponad 8 mld zł, plus mniejsze inwestycje. Też dostrzegamy pewną trudność, którą ma rynek producentów, bo PKP PLK zrobiło zakupy wyprzedzające, bo pod koniec zeszłego roku popyt trochę zgasł, bo ceny zaczęły rosnąć. Nikt nie spodziewał się, że dwudziestego czwartego będzie to co się wydarzyło i w związku z czym ceny jeszcze bardziej wzrosną. Z całą pewnością tu zrobiła się luka.

Wspólnie staramy się podejmować te działania, a różnica z sektorem kolejowym jest taka, że tam jest fundusz, który może się zadłużać, a my działamy w ramach logiki Krajowego Programu Kolejowego, czyli programu rządowego, który musi mieć zabezpieczony sposób finansowania, a Fundusz Kolejowy jest subsydiarny dla zadań europejskich i zabezpiecza. Oczywiście można zastanawiać się, czy reformować go do formuły, bo wtedy trzeba zapewnić mu stabilne źródło dochodu. Być może postulat równoważenia akcyzy pomiędzy gałęziami transportowymi jest interesujący, natomiast na ten moment nie jest szerzej omówiony.

W tej chwili minister infrastruktury definiuje swój cel w taki sposób, aby uruchomić aktualizację KPK do 2023 r., odblokować możliwości finansowania inwestycji z Krajowego Programu Odbudowy i przeprocedować Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. To są zadania, które w tej chwili realizujemy, będąc do tego przygotowani, bo najbardziej czasochłonna część naszej pracy to były kwestie związane ze środowiskowym ogarnięciem zamierzeń inwestycyjnych. To zostało zrobione i zarówno stanowi podstawę do realizacji zadań w tej perspektywie, jak i będzie stanowiło podstawę do realizacji zadań w kolejnej perspektywie unijnej, jakakolwiek ona będzie. Na naszym podwórku rzeczywiście staramy się realizować wszystkie prace formalne, które powodują, że później jest podstawa do wystawiania faktur.

Dziękuję za głosy wsparcia, choć mam poczucie, że do pełni szczęścia brakuje nam wszystkim jeszcze paru rzeczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Jak tylko porozmawiam z panią minister i, mam nadzieję, uzyskam pozytywną informację o uczestnictwie przedstawiciela resortu finansów, niezwłocznie zwołam ponownie posiedzenie w tym samym temacie. Serdecznie dziękuję i przepraszam, że nie wyczerpaliśmy tematu, ale chyba wszyscy zostaliśmy tym zaskoczeni. Zamykam posiedzenie Komisji.